O processo de ocupação e crescimento do espaço urbano do Recife

GISAFRAN NAZARENO MOTA JUCÁ(*)

1 Considerações preliminares

O presente trabalho constitui parte do primeiro capítulo de nossa Tese de Doutorado[1]. A nossa proposta de análise de uma história comparativa, entre o Recife e Fortaleza, após a segunda guerra mundial e antes da criação da SUDENE, embora tenha sido reconhecida como uma inovação metodológica, não obteve apoio no mercado editorial, uma vez que as mais de quinhentas páginas escritas representavam um aumento dos custos de publicação, dificultando a divulgação da pesquisa concluída.Com o apoio do Governo do Estado do Ceará foi publicada, em 1993, a parte relativa a Fortaleza.[2]Aproveitamos o ensejo de divulgar o estudo sobre o Recife, através do presente artigo, considerando o âmbito de divulgação da Revista do Instituto do Ceará.[3] Pela subdivisão apresentada, a nossa proposta é o desenvolvimento de uma análise da história urbana do Recife, partindo do histórico de sua formação e concentrando-se na evolução dos dois pólos urbanos, os bairros ricos e os pobres, quando a modernização registrada se fazia acompanhar das precárias condições de vida da população menos favorecida.

(*) Sócio Efetivo do Instituto do Ceará.

[1] *Verso e Reverso do perfil urbano do Recife e de Fortaleza* (1945-1960). São Paulo:USP/Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas,1993,566p

[2] *Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza (1945-1960).* São Paulo: Annablume;Fortaleza:Secretaria de Cultura e Desporto do Estado do Ceará, 2000, 196p. A segunda edição da obra foi lançada, pela mesma editora, em 2003, 202 p.

[3] Da parte relativa ao Recife, apenas publicamos um artigo, intitulado Poder Público e o Subemprego no Recife in Políticas Públicas e Sociedade. Fortalea: UECE,2001Ano1,n.1, jan/jun,2001.

2 Origem e formação

Recife e Fortaleza resultaram de processos de ocupação diferenciados. A primeira teve seu marco inicial pelas condições portuárias, como um anexo de Olinda, a então Capital de Pernambuco. Fortaleza surgiu no contexto da expansão holandesa, com a finalidade de pólo defensivo. Cronologicamente, enquanto Recife, na condição de simples povoado, existia desde a primeira metade do século XVI Fortaleza só evoluiu da condição de simples fortificação a povoado, na segunda metade do século seguinte.

No início da colonização lusitana, face ao sistema de capitanias hereditárias estabelecidas, o nordeste como um todo não foi viabilizado em termos de ocupação, conquista e povoamento.

Olinda florescia como centro administrativo e econômico da capitania, no século XVI, estendendo o seu domínio até o litoral onde existia a povoação dos arrecifes – Ribeira Marinha dos Arrecifes – local de residência fixa apenas de pescadores. Em determinadas épocas do ano, com a chegada das frotas e também por ocasião de sua partida, quando toda a produção deveria ser embarcada, aumentava consideravelmente a população excedente flutuante.[4] No povoado, foram construídos armazéns, onde o açúcar estocado aguardava o embarque para Lisboa, como atestam os cronistas.[5] Olinda, por sua vez, se assemelhava a uma *...Lisboa pequena...*,[6] existindo *...casas com fechaduras de ouro e leitos finos...*, onde predominava o luxo e o fausto.[7] Recife era uma extensão de Olinda e usufruía, por oca-

[4] Isto veio a ocorrer cada vez com maior intensidade, chegando a ser estabelecido por ordem régia nos séculos XVII e XVIII, que até o governador e seus ministros deveriam residir no Recife, por ocasião do apresto das frotas. Vide BARROS, Ruston Lemos de. *Embarcações e frotas portuguesas. Evolução e atuação no nordeste brasileiro, até 1720.* Mestrado em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Pernambuco, 1982, p.333-334.

[5] Vide, por exemplo, SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, 4.ed. São Paulo: Nacional/USP, 1971, p.57.

[6] *Diálogos das grandezas do Brasil.* (Ambrosio Fernandes Brandão) 2.ed.Recife: Universitária, 1966, p.26-27.

[7] CARDIM, Fernão. *Tratado da terra e da gente do Brasil.* São Paulo: Nacional, 1939 p.335 e PEREIRA DA COSTA, Francisco A. *Anais pernambucanos, 10.* Recife: Arquivo Público Estadual, 1971, v.2, p.3.

são da chegada e partida das frotas, de movimentação comercial extra, mais em termo de urbanização até 1630 não passava do terceiro núcleo em termos populacionais da capitania, sendo superada por Igarassu. Deste modo, fora das épocas de movimentação portuária, não passava de...*um burgo triste e abandonado, que os nobres de Olinda deviam atravessar pisando em ponta de pé, receando os alagados e os mangues; burgo de mercadores e de gente ligado ao serviço do porto...*[8]

Com a invasão holandesa em Pernambuco, em 1630, Olinda perdeu para o Recife a condição de capital. Nesta época, Recife já apresentava cerca de 150 edificações, incluindo igrejas e pelo menos 3 fortes: o do Mar, o de São Jorge e o de Bom Jesus. A população só na ilha de Antonio Vaz ultrapassava a 7.000 habitantes[9]. As mudanças ocorridas enquanto sede do domínio holandês foram intensas. O plano urbanístico definia o traçado das ruas, na instalação de pontes e a construção de palácios, lojas de comércio e prédios públicos em frente às margens do rio Capibaribe, bem como jardins e torres, sobretudo durante o período nassoviano. Até a expulsão dos holandeses, em 1654, cerca de 300 novas edificações foram erguidas. Quanto ao índice populacional oscilava possivelmente entre 8.000 ou pouco mais que isto.[10]

A disputa entre os aristocratas olindenses e os comerciantes do Recife resultou na conhecida Guerra dos Mascates, em princípio do século XVIII. Durante a contenda ocorreu a elevação do povoado do Recife à condição de Vila, em 19 de novembro de 1709, mais efetivada apenas dois anos depois. Sua população, nesta época, era avaliada em cerca de 12.000

[8] GONSALVES DE MELLO, José Antonio. *Tempos dos flamengos. Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil.* 2.ed. Recife: BNB, 1979, p. 35.

[9] BÉRINGER, Emile. O Porto de Pernambuco e a Cidade do Recife no Século XVII. *Revista do Instituto Archeologico e Geographico Pernambucano.* Recife, v.11, n.60, p.45, 1903

[10] CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. O Recife e a origem dos seus bairros centrais in PEREIRA, Nilo et al. *Um tempo do Recife.*Recife: Universitária, 1978, p.233-234. Segundo OLIVEIRA LIMA, *Pernambuco, seu desenvolvimento histórico.* Leipzig: F. A. Brockhaus, 1963, a população era de 8.000, enquanto Rocha Pombo, *História do Brasil, v.6,* São Paulo: Brasiliense, 1951, p.608, calcula em torno de 12.000 habitantes.

habitantes, a segunda maior população da colônia, só superada por Salvador.[11]

No final do século XVIII o governador Tomás de Melo determinou as primeiras medidas de urbanização, a exemplo da construção do aterro dos Afogados, da Praça da Independência, arborização de alguns bairros e início do calçamento de algumas ruas. O Recife, então, já tinha 15.000 habitantes.[12]

O depoimento do viajante inglês Henry Koster, no final da primeira década do século XIX destaca a problemática dos manguezais no Recife, a necessidade de aterros em muitos trechos da cidade, a exemplo do aterro do Afogados, e a importância das pontes, como a que ligava o bairro de Santo Antônio, com arcos de pedra e estrada calçada. Na verdade a Vila de Santo Antonio do Recife concentrava-se em três bairros: Santo Antonio, Boa Vista e o denominado Recife, existindo casas de até cinco andares, com ruas estreitas e calçadas. Referiu-se o viajante a alguns prédios públicos, como a Alfândega, o edifício de inspeção do açúcar, igrejas, além de lojas, armazéns, oficinas e cocheiras. Também se destacavam o palácio do Governo, os conventos dos Jesuítas, dos Franciscanos, dos Carmelitas e da Penha. Curiosamente destaca, no Recife, bares e um café freqüentado pelos comerciantes *...trajados à europea...*, como também evidenciara Tollenare. Koster chamou a atenção para a deficiente iluminação das lojas e prédios públicos, uma vez que a inexistência de boa fenestração dificultava a iluminação interna das edificações. O sistema de abastecimento d'água era feito através de canoas que partiam de Olinda, uma vez que a do Capibaribe era bastante salobra. A população da Vila era avaliada em cerca de 25.000 habitantes.[13]

---

[11] SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana. Análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife.* 2.ed. São Paulo: Nacional, 1977. p;277.

[12] MELO, Mario. (Relator) CAMPÊLLO, Samuel e CAMPELLO, José. A Evolução da capital de Pernambuco. (Parecer da sub-comissão de história e tradição apresentado à Comissão do Plano da Cidade, para guiar o arquitecto urbanista Nestor de Figuerêdo nas remodelações do Recife). *Revista do Instituto Archeologico Histórico e Geografico Pernambucano.* Recife, v.31, n.147-150, p.76, 1933.

[13] KOSTER Henry. *Viagens ao nordeste do Brasil.* Tradução e notas de Luiz da Câmara Cascudo. São Paulo: Nacional, 1942, p.34-37, 165-167 e 179. (Brasiliana, 221).

Tollenare em 1816 informava que o Recife era extremamente deficiente em termos de limpeza urbana e iluminação. Chamou-lhe a atenção o constante vai e vêm de negros, que faziam o comércio ambulante, arrastando um canto monótono pelas ruas estreitas, onde florescia o comércio com mercadorias inglesas e indianas. Negras, com o tradicional cachimbo à boca, ofereciam pelas ruas "manjares" e frutas aos transeuntes. Destacava, ainda, a miserabilidade do comércio de escravos como "peças" seminuas e muitas vezes cheias de feridas. Contrastava, portanto, com as lojas próximas de ourives e as que vendiam bacalhau, queijos e biscoitos. No bairro da Boa Vista, o mais alegre e moderno, com ruas largas e calçadas, residiam os ricos.[14] Mauricio Rugendas atestou o certo "progresso" nas casas consideradas mais novas: eram mais ventiladas e cercadas de jardins e as ruas estavam mais limpas, apresentando a Vila um aspecto aprazível.[15]

Daniel Kidder visitou o Recife em 1838 e se admirou com a paisagem original e o índice populacional: cerca de 60.000 habitantes, incluindo 160 franceses, 120 ingleses, 300 alemães e pelo menos uma dúzia de norte-americanos. Na cidade havia um templo inglês, dezessete igrejas e capelas, dois conventos, três casas de recolhimentos, seis hospitais, um teatro e três quartéis. Destacavam o Liceu e várias escolas de nível primário, além de duas do ensino do latim. Para Kidder, havia um certo progresso, ruas calçadas, iluminadas por 360 lampiões, além de pontes modernas, inúmeras lojas de sobrado e residências contornadas de jardins. Só os becos e ruelas eram insalubres e sujos, lembrando a estrutura urbana de Salvador. O acesso ao subúrbio, como Mondengo, Soledade, Manguinhos e Ponto do Uchoa e as povoações de Beberibe, Monteiro e Poço da Panela era dificultada por ocasião das chuvas. O subúrbio de Madalena era privilegiado como local de residência dos ricos. Em contra partida, Boa Viagem não passava de uma povoação com cem casas de pesca-

[14] TOLLENARE, L. F. de. Notas dominicaes. Tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818. Parte relativa a Pernambuco. *Ver. Do Inst. Archeol. E Geog. Pernambucano. v.2, n.61-64*, p.356-359.

[15] RUGENDAS, João Mauricio. *Viagem pitoresca através do Brasil*. 5.ed. São Paulo: Martins, 1954. p.59.

dores e um intenso coqueiral, tendo ao centro um grande pântano de água salgada.[16] Aliás, anteriormente, em 1821 Maria Graham chamara a atenção para as áreas privilegiadas da elite, como o bairro de Boa Vista. Até igrejas reproduziam a segregação racial, sendo destinadas umas aos brancos e outras aos negros e escravos. Registrou ainda um grande número de desocupadas, perambulando pelas ruas, além do deprimente comércio de escravos, apresentados como "mercadorias", aparentando sintomas de moléstia, penúria e imundície.[17] Gardner aludiu, igualmente, à sujeira generalizada da cidade e a considerava pouco recomendada aos visitantes, sobretudo na época das chuvas e por não haver nenhum hotel *...digno de menção*. De pitoresco só registrou a valorização dos banhos dos rios e os casarões, às margens do Capibaribe cercados por muitas árvores.[18]

Problema crucial na expansão urbana era a questão do arruamento. No Recife, em 1840 era vedada a edificação livre, exigindo-se rigorosa obediência à planta de arruamento. Assim, ruas e travessas eram antecipadamente demarcadas na sua extensão e largura, e, qualquer contravenção era passiva de multa, no valor de trinta mil réis. De igual modo os quarteirões tinham dimensões prefixadas, inclusive as edificações situadas nas esquinas.[19] Outro aspecto concernente às exigências das posturas municipais era em relação aos alicerces, onde seriam feitas edificações com dois andares ou mais. Tudo era fiscalizado e qualquer irregularidade era passiva de sanção.[20]

As edificações de casas, sobrados residenciais ou comerciais estavam sujeitas a um rígido esquema de controle nas construções, estabelecido pela Câmara do Recife. Assim, as portas e

[16] KIDDER, Daniel P., op. cit., p.74-76, 81-83 e 85.

[17] GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte das eras de 1821, 1822 e 1823*. São Paulo: Nacional, 1956, p.109, 112, 114 e 141.

[18] GARDNER, George M. D. F. 1. Viagens ao Brasil. Principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. São Paulo: Nacional, 1942, p.65-66 e 73.

[19] Posturas Municipaes da Câmara Municipal do Recife, em sessão de 9 set. 1848. Arquivo público estadual do Pernambuco, CM-28, fl.69.

[20] Posturas Addicionaes da Câmara Municipal do Recife 7 out. 1839. Arquivo público estadual do Pernambuco, *CM-19*, fl.2.

janelas da frente, tanto do pavimento térreo quanto dos demais andares tinham dimensão prefixada: *do primeiro andar doze e meio palmos vivos de altura de ombreira, e dois de largura....* Todos os andares teriam o mesmo números de janelas ou portas, estas também com dimensões prefixadas de *...10 palmos de largura* [21]. Os muros e esgotadouros laterais, destinados a receber as águas da chuva também foram objetos de legislação, sobretudo quando localizados em travessas. Exigia-se, mais tarde, que nenhuma janela dos prédios térreos tivesse janelas que abrissem para a rua[22]. Contudo, a maior preocupação mesmo era pôr fim ao hábito de usar como material de construção em geral e até nas igrejas, arrecifes demolidos. Foi aprovada uma postura que proibia sua extração[23].

Recife não apenas crescia de forma controlada e a partir da segunda metade do século XIX passou a ser mais efetiva a preocupação com embelezamento, com a construção de praças e até o cuidado com a arborização. Graças à peculiaridade de sua localização desfrutava de uma paisagem harmoniosa realçada pelas pontes, apesar de sempre bem conservadas. Em relação aos largos e praças, desde 1840, havia a preocupação de que fossem calçadas de forma moderna e harmônica[24]. Em contrapartida tornou-se necessária a adaptação dessa estética ao bem-estar coletivo. Exemplo disso é que, em meados do mesmo século, sofriam sanção municipal as pessoas que *...sobre janellas e varandas [tivessem] vasos ou caixões de flores, plantas e outros objetos que possam cahir a rua e prejudicar o publico* [25].

Mudanças urbanas, de grande porte na capital de Pernambuco, só ocorreram entre o final da primeira década do século XX e o início da seguinte. O antigo bairro do Porto em sua maior parte foi demolido, surgindo largas avenidas. Estava explicita a

[21] Recife. Câmara Municipal. Posturas Addicionaes, 7 out. 1839, APE-PE, *CM-19*, fl.2.

[22] Recife. Câmara Municipal. Posturas Addicionaes, 9 set. 1848, APE-PE, *CM-28*, fl.69.

[23] Recife. Câmara Municipal. Ofício do Presidente da CM ao Presidente da Província, 6 fev. 1845, *CM-23*, APE-PE, fl.16 e Posturas Minicipaes da CMR, de 9 de set. 1848 in *CM-28*, fl.71, v.

[24] Recife. Câmara Municipal. Ofício da Inspeção de Obras Públicas a CMR, em 16 nov. 1840, *CM-19*, APE-PE, fl. 49.

[25] Recife. Câmara Municipal. Posturas Municipaes, 9 set. 1848 in *CM-28*, fl. 71, v.

idéia governamental de modernização da cidade, com apoio de capital estrangeiro e com a finalidade de atender os anseios dos homens de negócios e da elite pernambucana. A melhoria do bairro estava intrinsecamente associada à idéia de modernizar portos e ferrovias. A cidade era, então, a quarta do país, em população e sua alfândega destacava-se como a terceira. O comércio só era inferior ao do Rio de Janeiro e São Paulo[26] Novos bairros, com edificações suntuosas e até palacetes haviam surgido, como Graça, Poço, Madalena, Estrada dos Aflitos e Cordeiro. No centro a abertura das avenidas Guararapes, Conde da Boa Vista e Dantas Barreto só ocorreu após o movimento de 1930[27] O bairro de Boa Viagem conheceu uma demanda a partir dessa mesma época, após a construção da Ponto do Pina e do Aterro dos Manguezais na área do rio Jiquiá, permitindo a ligação com o bairro de Imbiribeira. Na década de quarenta sua população cresceu vertiginosamente e, nos anos cinqüenta, já era calculada em cerca de 500.000 habitantes[28]

Os bairros dos ricos: privilégios de moradia e os impasses urbanos

Em meados da década de quarenta, com o fortalecimento da burguesia à nível nacional, o Recife mantinha-se como o principal pólo comercial e industrial do Nordeste, apesar das limitações impostas por uma economia em crise. Quanto a Fortaleza, a situação se delineava de um modo mais específico, pois era, sobretudo, o comércio de exportação que garantia o poderio de uma burguesia comercial, que se sobrepunha aos senho-

[26] LUBAMBO, Catia Wanderley. *O bairro do Recife no início do século:* uma experiência de modernização urbana. (Dissertação de mestrado em desenvolvimento urbano) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pernambuco, 1988, p.15, 20 e 30 e MELO, Mario. O Recife. *Ver. Do Inst. Arch. Hist. e Geog. Pernambucano.* Recife, v. 23, n.111 e 114, p. 105, 1922.

[27] ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife:* problemática de uma metrópole da região subdesenvolvida. Recife: Universitária, 1979, p. 95-96

[28] FARIA, Vilmar Evangelista. Recife: Dinâmica Populacional e Urbanização: 1850-1950 in Centro Brasileiro de Análise e Planejamento. Estudos de População in JOSÉ, Lenir *et al.* VII. *Recife estudo de caso:* Dinâmica populacional, transformações sócio-econômicas, atuação das instituições. São Paulo, 1981, p.44-81.

res de terras, sempre dependentes de agentes que financiavam a produção.

Até a década de vinte, as residências de famílias ricas situavam-se na Madalena ou mesmo em Apipucos, embora não fossem exclusivamente bairros da elite recifense. Foi, sobretudo, no final dessa década que no governo de Sérgio Loreto foi construída a ponte do Pina, que aproximaria as praias do sul à cidade. Assim, o crescimento despontava não apenas em Boa Viagem, mas atingia as praias de Piedade e Candeias, situadas no município de Jaboatão[29]. Apesar disso, até 1941, Boa Viagem ainda mantinha, segundo a visão saudosista, um "... Panorama selvagem, coqueiros flexíveis balonçados *[sic]* pela brisa marítima, o areal extenso..., os cajueiros pejados de frutos, as pintangueiras salpicadas de rubro e o mar meigo a sussurrar à praia um segredo gostoso...".[30]

Em 1947, apesar de um plano orientador, o Recife crescia em desordem urbanística. Havia uma comissão, composta por técnicos, para disciplinar tal crescimento. Mesmo assim, ruas eram abertas sem seguir a orientação recomendada. O engenheiro Saturnino de Brito traçara um plano, que orientava o aproveitamento da topografia local, transformando seus mangues em canais que estariam em volta de diversas ilhas fluviais[31]. A carência de verbas e a má aplicação dos meios disponíveis sempre distorceram ou mesmo inviabilizaram a idéia original apresentada.

Apesar de as diversas mansões recifenses se situarem nos bairros mais distantes, como Apipucos ou mesmo em área mais próxima, como Madalena, os bairros centrais em 1950 ainda mantinham as marcas do passado. O do Recife, apesar de algumas remodelações, continuava com as ruas consideradas tortuosas. O de Santo Antônio, com as reformas efetuadas através de vários governadores, conseguiu se libertar da maioria dos prédios considerados "nojentos", o que permitiu abrir novos espaços, como a avenida Guararapes. A pavimentação de diversas

[29] ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife:* problemática de uma metrópole da região subdesenvolvida. Recife: Universitária, 1979, p. 95.

[30] FIGUEIREDO, Tem. Cel. Lima. *Cidades e sertões.* Páginas de História e Geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Gráficos Bloch, 1941, p. 29.

[31] Recife, *Jornal do Commercio,* 10 out. 1947, p. 2.

ruas e o reparo de pontes ou mesmo a abertura de novas ruas, como a do Derby, deu um novo aspecto ao quadro urbano. O bairro de São José, outrora preferido para instalação de novas residências, mantinha inúmeras casinhas consideradas anti-higiênicas em diversas ruas e travessas[32].

No Recife, até a Segunda Guerra, diversas pessoas só moravam em Boa Viagem a partir de quando ficava difícil o aluguel de imóveis em razão do grande índice de ocupação. Embora houvesse muitos terrenos desocupados, em 1946, lamentava-se, além da carência de casas para alugar, a inexistência de prédios com apartamentos. Antes só se buscavam Pina, Boa Viagem e Piedade para os fins de semana. Também havia a nova estrada que ligava Boa Viagem à Vila dos Sargentos. O bairro de Dois Irmãos, que fora residência de diversas famílias de posse, em 1947 era considerado abandonado pelas autoridades. O fato não se prendia ao simples abandono das belas residências ali instaladas, mas atribuía-se como determinante a precariedade dos transportes urbanos, "... quer se viaje de bonde ou de 'correição'". Anteriormente havia o trem suburbano que sempre partir a chegava na hora certa e dispunha-se de algumas estações, no percurso, como a da Ponte Uchoa. As dificuldades dos moradores de Dois Irmãos e linhas anexas agravava-se, sobretudo, no inverno. Com certo exagero, comentava-se que desde o Estado Novo "a ordem era deixar Dois Irmãos à matroca, para castigar o escritor Gilberto Freyre, morador em Santo Antônio de Apipucos. Qualquer melhoramento que se fizesse na redondeza onde habitava 'o reprobo' importava na valorização de propriedade". Na verdade, se o bairro regredia, como se costumava salientar, fora devido, sobretudo, ao crescimento urbano dirigido a outras áreas, como a que se estendia em direção a Boa Viagem. Apesar disso, o bairro de Dois Irmãos ainda era considerado uma área rural da cidade, recomendada a passeios dominicais, pois havia belas várzeas, trechos com rios e açudes. O passeio Recife-Dois Irmãos, via Caxangá, era considerado um dos mais pitorescos, antes da valorização dos banhos de praia[33].

[32] Recife, *Jornal do Commercio*, 31 maio 1950, p. 2.

[33] A reação de Gilberto Freyre bem revela a limitada visão da classe dominante, que o considerava bastante ofensivo aos valores tradicionais, ao estudar a

Em 1947, quando da renovação do contrato da Tramways previa-se que, num prazo de dez anos, seriam retirados os bondes de Boa Viagem, pensando-se em substituí-los por ônibus elétricos. Reclamava-se que a proteção de concreto armado, existente nas linhas de bondes, prejudicava o tráfego, além de quebrar a estética da avenida Beira-mar. Com a possível retirada dos bondes, os postes de iluminação deveriam ser substituídos e pensava-se na vantagem dos ônibus comuns que dispensavam o uso da rede elétrica. A proteção de cimento prejudicava a circulação, a não ser que fossem retirados os antigos postes, desde o Pina até a Avenida Beira-Mar, a fim de propiciar maior beleza e harmonia ao local. Dois anos permaneceram os postes de cimento o que não proporcionava uma iluminação adequada, pois, como denunciavam os periódicos "... os postes tinham razão de ser ha 25 anos passados. Hoje ... afeiam a paisagem e embaraçam a circulação"[34]. Em 1951, a ponte do Pina ainda estava em construção, prevendo-se sua inauguração para o ano seguinte. Esperava-se que, com a nova ponte, a praia de Boa Viagem se tornasse um ponto turístico regional. Para tanto, necessitava-se de melhorar a área valorizada pelos banhos de mar nos fins de semana, instalar nova iluminação, apoiar a construção de hotéis, abertura de áreas residenciais para preencher os diversos terrenos baldios. Já se pensava em explorar o turismo porque " ... tudo concorre para tornar o Recife a Metrópole nordestina". O prefeito mandara projetar jardins ao longo da Beira-Mar, a fim de superar a monotonia da sua linha reta. Mesmo com a retirada dos bondes, os trilhos e os velhos postes ainda continuavam, permanecendo feia a paisagem. A pavimentação ainda permanecia esburacada e a arborização era a mesma de outras décadas. Muitos terrenos baldios ocupavam o espaço à beira-mar. Ainda nesse ano, a Prefeitura convocara os moradores de Boa Viagem

sociedade local. O paradoxo dessa atitude oriunda da própria classe burguesa explicita a vesga compreensão que tinham do quadro social da época, pois qualquer comentário que porventura atingisse o ideário moralista consolidado significaria uma tentativa de demolição dos valores estabelecidos. Recife. *Diário de Pernambuco*, 8 out. 1946, p. 4; 6 jun. 1947, p. 4 e 20 jul. 1948, p. 4.

[34] Recife. *Diário de Pernambuco*, 6 jul. 1947, p. 4 e 18 nov. 1949, p. 4.

para discutir a implantação do serviço de esgoto. O plano requeria de cada proprietário a contribuição de quinhentos cruzeiros por metro de frente ao terreno Boa Viagem, Piedade e Pina ainda sofriam a ausência de esgotos e comentava-se que diversos proprietários mantinham terrenos baldios porque não queriam se submeter ao velho sistema de fossas[35].

No Engenho do Meio se projetara o *campus* da Universidade Federal. Pina, Boa Viagem e Beberibe constituíam novos espaços onde as construções se multiplicavam. Em outubro de 1951, a população do bairro de Boa Viagem aprovou o empréstimo a ser feito para o saneamento local. Do dinheiro obtido, setecentos mil cruzeiros tinham origem em subscrições pagas à vista. Desse modo observava-se que a implantação do saneamento básico dependia da participação do capital privado, que valorizaria o bairro beneficiado. Se fosse apoiar-se apenas na ação estatal, a melhoria teria sido retardada como ocorreu em Fortaleza. Além da construção do aeroporto do Ibura, futuro Guararapes, e com a instalação das edificações da Aeronáutica à beira-mar, Pina, Boa Viagem e Guararapes passaram a ser mais valorizados. O Ministério da Aeronáutica autorizara a construção de diversas casas, destinadas a oficiais e sargentos, o que estimulou a procura de terrenos nas proximidades. Em 1951, a Câmara Municipal autorizou a Prefeitura do Recife a substituir todos os postes de iluminação da avenida Beira-mar para melhoria da rede elétrica, através da utilização de lâmpadas fluorescentes. Dois anos depois, a Câmara aprovou a feitura de um plano técnico-urbanístico para Boa Viagem, visando a reconstruir a pavimentação e a instalar melhor sistema de iluminação na avenida Beira-mar, de onde deveria ser retiradas a linha férrea, usada pela Tramways. A partir de novembro de 1953 os serviços de melhoria de iluminação na estrada de Boa Viagem foram iniciados.[36]

---

[35] Recife. *Diário de Pernambuco*, 5 jan. 1951, p. 4; 12 abr. 1951, p. 4 e 26 ago. 1951, p. 4.

[36] Recife. *Diário de Pernambuco*, 13 set. 1951, p. 4 e 9 out. 1951, p. 4 e Leis municipais no. 1655 de 10 dez. 1951, no. 2314 de 14 jul. 1953 e no. 2613 de 14 nov. 1953 in Câmara Municipal do Recife (CMR), *Leis 1601 a 1700* - 1094 - dez. 1951 a mar. 1952 *Leis 2301 a 2400* - 1092 - jul. a set. 1953 e *Leis 2601 a 2700* - 1093 - nov. a dez. 1953.

No Recife, desde 1948, residir em Boa Viagem ainda constituía um desafio, pois os reparos na ponte do Pina dificultavam o problema de transporte dos moradores do bairro. Tornara-se obrigatório um grande arrodeio para se chegar à cidade. Havia um pequeno cinema no bairro do Pina e também uma feira, onde os vendedores expunham suas mercadorias no chão, às vezes por cima da lama, como também ocorria no terminal de ônibus em Boa Viagem. Na Avenida Beira-mar o peixe era vendido ao ar livre. Havia muita área a descoberto em Boa Viagem, como se pode observar neste depoimento: "passamos pela Avenida Beira-mar. As vacas continuavam pastando calmamente ou à beira da praia, ou nos pequenos jardins ou junto ao monumento de Teles Junior. Para tornar o quadro mais atraente, poderia a Prefeitura encaminhar à Avenida Beira-Mar todo o gado leiteiro das vacarias do Recife, sobretudo em dias de feriados...". E acrescentava o articulista: "...ó quadro bucólico! As delícias da vida pastoril em plena avenida asfaltada da terceira capital do paiz". Por outro lado, havia diversos terrenos baldios que permaneciam na expectativa de valorização imobiliária. De acordo com as normas existentes, o terreno não ocupado deveria ser murado e calçado, mas diversos continuavam desocupados numa das avenidas que era considerada um dos mais pitorescos pontos da cidade. Também se pensava em aterrar um dos braços do Capibaribe. Dessa maneira, seria evitado o assoreamento do porto e diminuiria o problema dos alagadiços, propiciando a valorização de terrenos através de ligação do bairro do Pina e de Boa Viagem, por intermédio de terra firme. Havia um plano de desviar os cursos do Capibaribe e do Beberibe, para diminuir a área atingida pelos alagadiços. O projeto, porém, não foi aprovado. A areia sempre cobria parte da avenida Beira-Mar, sobretudo no bairro do Pina. O vento contínuo a lançava, cobrindo inclusive a linha dos bondes, dificultando o tráfego, provocando até o descarrilamento de bondes. Quando se cuidava da remoção da areia, tanto no Pina quanto em Boa Viagem, a grama era arrancada. Em 1948 a Câmara Municipal aprovou a obrigatoriedade da construção de muros nos terrenos e prédios da Avenida Boa Viagem. O Prefeito Moraes Rego vetou o projeto, considerando-o inconstitucional, achando que a Câmara era incompetente para estipular a multa a ser cobrada. Os vereadores, porém, acharam

sem razão o veto importo: "O Prefeito deve é apertar os granfinos de Bôa Viagem para que contribuam para o melhoramento da cidade". Há trinta anos existia a Avenida, desde a época do Governo Sérgio Loreto (1921-1930) e, por isso, a Câmara achava que "daí para diante vêm os granfos construindo os seus palacetes ao longo da bela artéria praieira, transformando-a em uma 'copacabana-mirim'". A fim de superar o dilema das fossas domésticas em Bôa Viagem, a instalação dos esgotos foi programada através da ação governamental e do auxílio de particulares. A ponte do Pina era considerada a medida necessária para valorizar o bairro. Havia muitos postes de concreto armado e uma precária iluminação na avenida Beira-Mar. O Prefeito Sérgio Loreto abrira a avenida, mas ninguém batalhou pela necessária melhoria do bairro. O terminal de bondes situava-se ao lado da igreja, onde os terrenos cada vez mais se valorizavam. Apesar de ser considerada o centro de atração do Recife, Boa Viagem ainda carecia de melhorias urbanas.[37]

Em 1952 a Prefeitura do Recife autorizou a remoção dos entulhos que dificultavam o acesso na parte inicial da estrada de Boa Viagem. Em torno da igreja local havia barracas de pequenos vendedores. No lugar do antigo cassino, pensava-se em construir um hotel. O projeto de urbanização de Boa Viagem fora apresentado à Câmara Municipal em 1953. A ponte fora concluída, mas permaneciam só postes de concreto armado e a velha iluminação. Os moradores reclamavam a ação do governo, pois sentiam-se onerados com as despesas dos trabalhos de saneamento. Sem a ligação do Recife a Boa Viagem restara apenas a opção da praia de Olinda. Antes da inauguração da ponte, só havia o "bondinho" que ligava a praia à cidade, mas de forma bastante precária. Com o Aeroporto e a nova ponte, que facilitaram a comunicação com o centro e também devido ao saneamento, mesmo efetuado de forma lenta, o bairro cada vez mais se destacava ante os demais. Além das

[37] Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 abr. 1948, p. 4; 7 maio. 1948, p. 4 21 ago. 1948, p. 4 12 mar. 1948, p. 3 e 30 jun. 1948, p. 4. Cf. Ata da vigésima reunião da primeira sessão ordinária da CMR, mar. 1948, livro 65, p. 1 e *Diário de Pernambuco*, 20 out. 1951, p. 4.

obras de nivelamento das dunas, a Prefeitura passou a exigir o recuo dos muros das residências, para facilitar o traçado urbano. Em 1954 foi inaugurado um trecho da iluminação de Boa Viagem. O hotel que satisfazia plenamente as exigências da época se encontrava pronto e o saneamento estava na fase final. Bem instalado, simbolizava o conforto e o bem-estar de um novo Recife. Para garantir a beleza do ponto turístico, a Prefeitura não mais permitia a instalação de barracas na praia, só sendo permitida às que se destinassem à venda de cocos. Desde 1951, os proprietários do Pina e de Boa Viagem contribuíam em 50% com as despesas do saneamento. Embora os trabalhos não tivessem sido concluídos, diariamente surgiam novas construções. Reclamava-se, contudo, da ausência de praças arborizadas e de grupos escolares. A inexistência de escolas no bairro justificava que os ricos mandassem seus filhos para as escolas de cidade de automóvel. Apesar da nova iluminação, o antigo calçamento não fora removido, os muros das residências mantinham velhas pinturas e as ruas transversais não eram calçadas. Até a praça da igreja conservava seu velho aspecto. Apesar da valorização de Boa Viagem, que sempre contava com o hotel cheio, persistem alguns impasses no bairro. A avenida Beira-mar ficava quase às escuras, coma maioria das lâmpadas fluorescentes queimadas ou apagadas e o calçamento estragado. Em 1957, o engenheiro José Queiroz lançara a idéia de criação de uma sociedade dos amigos de Boa Viagem apoiada pelo Prof. Nilo Pereira. A sugestão inicial partira do Prefeito Pelópidas Silveira que incentivara a criação de uma associação em cada bairro. Sem apoio dos moradores da rua Guia, a princípio a associação não floresceu, pois se temia que "uma agremiação dessa natureza correria o risco de contaminação eleitoralista e todo idealismo seria carreado para o mal". O comentário bem reflete os ideais alimentados pela classe dominante sempre voltada à manutenção da situação existente, como se o direito reivindicatório fosse nocivo à hegemonia estabelecida. Em 1958, contudo, começou a funcionar a referida sociedade no bairro. Entretanto, poucas pessoas se interessavam por ela, sendo maior o numero de vacas que costumavam pastar nos arredores da praia, segundo a ironia de um jornal. A força das associações seria

mais intensa nos bairros menos favorecidos, onde a problemática urbana era mais sentida. Enquanto isso o problema de transporte urbano persistia, pois desde o ano anterior se requisitara mais de uma lotação, para atender os hóspedes do hotel, pois enquanto eram gastos cinqüenta minutos no percurso destinado ao centro, as lotações o faziam em apenas quinze[38].

A Disputa do "Espaço" dos Pobres: os Bairros e os Mocambos

Seria ingenuidade pensar em separar a área ocupada pela pobreza como um espaço de fronteiras definidas. Contudo, a maioria dos menos favorecidos, desde o início do crescimento do Recife, foi sendo empurrada para terrenos de menor valor, cada vez mais afastados do centro comercial ou de terrenos ocupados pelos setores enriquecidos. No entanto, nunca abandonaram as áreas privilegiadas em sua totalidade. Nos bairros elegantes, segundo a infeliz classificação que reflete uma visão tradicionalista, sempre ficaram aquelas "manchas negras" na estética das Capitais, ocupadas pelos menos favorecidos que, muitas vezes, conseguiam se manter na vizinhança ou até mesmo no âmago dos novos bairros selecionados pela classe mais poderosa. Na maioria, porém, dos conjuntos pobres, os mocambos, como eram denominados de uma maneira genérica, iam ficando à distância das medidas inovadoras, oriundas e uma mentalidade voltada à urbanização das Capitais. Isso não significa a aceitação do tradicional mito da marginalidade, pois "... os moradores de favela não são econômica nem politicamente marginais, mas são explorados e reprimidos... não são social e culturalmente marginalizados, mas são estigmatizados e excluídos de um sistema social fechado"[39].

[38] Recife, *Diário de Pernambuco*, 23 br. 1952, p. 4 7 jun. 1953, p. 4 25 nov. 1953, p. 4 13 ago. 1954, p. 4; 4 set. 1954, p. 4 18 jan. 1955, p. 4; 20 nov. 1955, p. 4 11 dez. 1955, p. 4 21 dez. 1958, p. 4 26 mar. 1957, p.4 e *Jornal do Commercio*, 17 nov. 1957, p. 2. Alguns informes sobre o Recife na década de 50, vide FURTADO, Celso. *A fantasia desfeita*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

[39] PERLMAN, Janice E. O mito da marginalidade. Favelas e política no Rio de Janeiro. Trad. Waldivia Marchiori Portinho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970, p. 235.

A migração do interior ao Recife intensificou-se desde a Abolição da Escravatura, gerando o crescimento dos mocambos e a instalação de palafitas nos manguezais da cidade. Vivendo em casebres construídos de pedaços de madeira, cobertos com folha-de-flandres, tinham os manguezais como própria fonte de alimento, o que Josué de Castro classificou como "ciclo do caranguejo". Em 1816 Tollenare observara, na saída da área urbana, a existência de casinhas, que serviam "... para azilo dos creollos e dos negros". No interior das pequenas casas do bairro de Santo Antônio e de Boa Vista era comum observar-se mulheres de cócoras ou deitadas sobre esteiras e poucos utensílios de barro que "... annuncia a miséria e a immundice"[40]. Em meados do século, uma postura municipal proibia a moradia de famílias no interior das casas onde houvesse açougues, a não ser que fosse estabelecida uma separação através de paredes de tábuas[41] Em 1940, 30% da população recifense vivia dos manguezais. Com o crescimento da cidade e o conseqüente desenvolvimento imobiliário, os mocambos foram sendo substituídos por vilas populares, mais distantes do centro, sendo as áreas desocupadas aterradas e loteadas para o surgimento de bairros mais elegantes. Como exemplo dessa expulsão rumo à periferia, destacava-se a Ilha do Leite, ocupada por mocambos até meados deste século, sendo posteriormente ocupada pelas classes alta e média[42].

Enfocando a miséria que acompanhava a expansão urbana do Recife o *Diário de Pernambuco* criticava o Estado Novo, quando era proibido apresentar a realidade existente. Em 1945 falava-se de um mocambo, conhecido como "bulião do Cabanga" e o impacto das precárias condições de habitação, além das doenças, da fome e dos menores abandonados, que constituíam "características da administração inaugurada a 10 de novembro de 1937".[43]

[40] TOLLENARE, 1. F. de. *Notas dominicaes.* Tomadas durante uma viajem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817... por parte relativa a Pernambuco. Trad. de Alfredo de Carvalho. Rev. do Inst. Archeol. e Geogr. Pernambucano. v. 2, n. 61-64, p. 356-359.

[41] Postura addicional da CMR, 20 abr. 1854 in CM1854 - 34, fl. 138.

[42] Cf. ANDRADE, Manoel Correia de. Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida. *Recife:* Universitária, 1979, p. 94, 96 e 102.

[43] Recife, *Diário de Pernambuco,* 13 maio 1945, p. 1.

O impacto da miséria sempre existiu e persistiu no cenário nordestino. Após a década de trinta e, sobretudo, no pós-guerra a proliferação de mocambos se apresentava ascendente, muito mais do que no período anterior. A posição do Jornal reflete com clareza o discurso evasivo da classe dominante na tentativa de explicar as contradições sociais.

O bairro de Dois Irmãos parecia ter sido esquecido pelas autoridades. Lá se situavam o Zoo-Botânico, a escola de Agricultura, o Jardim de Casa Forte e três quartéis do exército. O bairro triplicara com a multiplicação dos mocambos. A população despejada dos mocambos, dos alagadiços fora residir nos morros da Conceição e na Ponte de Água e em terrenos menos úmidos, surgindo novos mocambos. Dois Irmãos, que era conhecido como bairro dos Ingleses passou a abrigar toda a pobreza de Afogados e de bairros vizinhos. Antes, até os bondes eram de primeira, os de segunda classe por lá não circulavam. A partir de 1945, os bondes passaram a ser iguais aos de Beberibe, Água Fria ou Peixinhos. O que se fazia no combate aos mocambos era removê-los das zonas alagadas para áreas mais secas. Os ingleses, que antes ocupavam as boas residências de Casa Forte, Monteiro e Apipucos, deslocaram-se para outros bairros, como Derby, Espinheiro e Aflitos. A estrada de Dois Irmãos ainda não era pavimentada, o que a diferençava da de Beberibe e Caxangá: "viajar em bonde para Dois Irmãos é um esporte perigoso: a nova estrada do Beco da Estrela vai ser utilizada por ônibus da Autoviária[44].

No centro, as casas edificadas no século XIX, onde a burguesia residira e estendera toalhas nas varandas por ocasião das procissões, tornavam-se velhos casarões, onde moravam dezenas de famílias sem o mínimo conforto. Os velhos sobrados eram disputados porque se localizavam no centro, onde "...mínimos sizudos que mais pareciam homens feitos..." se aglomeravam. Havia diversos buracos nas calçadas no calçamento do Bairro de São José e nos prédios altos faltava água até durante três dias. Em pleno perímetro urbano, os mocambos aumentavam. Na Ponte do Pina, em um terreno pouco alagado, surgira um

[44] Recife, *Diário de Pernambuco*, 18 ago. 1945, p. 3.

mocambo. O governo alegava não possuir recursos para construir habitações populares. Novas palhoças iam sendo construídas na zona classificada como urbana, marginando as avenidas centrais da cidade, onde se aproveitavam os setores alagados que necessitavam de aterros. Na avenida do Pina havia mocambos erguidos, preferencialmente à noite, por ocasião da vazante das marés, com paredes mal acabadas. Segundo enfoque do *Diário de Pernambuco*, "a remoção do mocambo deve ser feita. Se a Prefeitura fechar os olhos, eles se multiplicarão no Pina". Na afirmação imperativa do noticioso observa-se a preocupação com a disciplina social, mesmo que para isso se fizesse necessário o uso da coerção. A difusão de tais idéias contribuíam para embasar o bloco histórico, através do fortalecimento do poder da classe dominante[45]

Nas proximidades da fortaleza do Brum ainda havia velhos sobrados de três a quatro andares, transformados em habitações precárias, verdadeiros cortiços, que eram alugados a dezenas de famílias. O bairro era considerado sem vida. Além da estação de onde saíam os trens de carga da Great Western, dos tanques reservatórios das empresas de distribuição de petróleo anglo-americano e dos depósitos, havia os chamados "pardieiros", que venciam a força do tempo. Inúmeras crianças passavam parte do dia na lama das marés. Fome, miséria, doença e prostituição, infância e velhice desamparadas caracterizavam a vida cotidiana. Havia grande número de casebres de madeira, cobertos com palha, zinco ou pedaços de lona, com dimensões exíguas para abrigar até quatro pessoas. Cada compartimento era alugado a até Cr$ 100,00 (cem cruzeiros).

Durante o Estado Novo se prometera aterrar os mangues que circundavam o Recife. No entanto, apenas pequenos serviços foram efetuados em áreas limitadas. Inexistia uma obra mais

[45] Recife, Folha do Povo, 7 set. 1946, p. 1 *Diário de Pernambuco*, 22 jan. 1947, p. 1; 25 fev. 1947, p. 4 e Cf. STACONE, Giuseppe. *Gramsci Bloco histórico e hegemonia*. Recife, jul. 1982. Comissão regional de pastoral universitária. (CNBB - Regional BE II), p. 30. Segundo Gramsci, "O Estado, nas sociedades ocidentais, resulta da organização dialética de duas funções essenciais: a hegemonia e a repressão apoiada no contraste da sociedade civil e esta na sociedade política, - organicamente vinculados".

abrangente. Novos mocambos surgiram na área de prolongamento do cais de Santa Rita e na rua Imperial. Lamentava-se a persistência e a não remoção dos mocambos para locais mais distantes. Sugeria-se que a Prefeitura fizesse um levantamento dos mocambos e procurasse transferi-los. E insistia: "Não se pode negar que a cidade melhora e progride. Não se pode deixar que um lugar tão próximo ao Centro... continue nesta situação de miséria... uma área tão bonita... que vai da Ponte do Pina ao caes de Santa Rita permaneça tão maltratada e tão descuidada pelos poderes publicos"[46].

O bairro de Santo Antônio era habitado sobretudo por operários. Em 1947 o vereador Henrique Mota apresentou um projeto de lei, autorizando o Prefeito a alargar a avenida Caxangá, no trecho de Iputinga, desapropriando os "pardieiros" ali situados. O vereador Ramos Leal apresentou outro projeto sobre a demolição de mocambos por iniciativa pública, situados em terreno alheio, exceto nas áreas de interesse público, com prévia indenização. A disputa pela ocupação do solo cada vez mais se acirrava que Francisco de Oliveira, proprietário de terra na Boa Idéia, no bairro de Afogados, pretendia obrigar os moradores a desocuparem seus casebres, sem nenhuma indenização. Sugeria ao prefeito que entrasse em contato com o Serviço Contra o Mocambo, a fim de evitar arbitrariedades. O referido órgão não tinha poderes para obrigar o pagamento dessas indenizações. Nesse mesmo período ocorreu a demolição de mocambos no local denominado Jacaré, no ponto de Parada, pertencente a Jorge Miguel Abage. Havia 900 mocambos, que estavam sendo destruídos pelos donos de terrenos. No "Adamo", numa área de 150 m², entre os fundos das fábricas "Amolitas" e "Peixe" e a linha Great Western, havia cem mocambos de tábua e zinco, com dois metros de frente e quatro de fundo, com quartos cujos aluguéis chegavam a cem cruzeiros. Os mocambos foram vendidos para a construção de uma fábrica. Foram dados cinqüenta dias de prazo para os moradores os desocuparem, com cem

[46] Recife, *Folha do Povo,* 5 fev. 1947, p. 1; *Diário de Pernambuco,* 17 jun. p. 4 e Novos Mucambos. Cousas da Cidade in *Diário de Pernambuco,* 30 out. 1947, p. 4.

cruzeiros de indenização a quem pudesse levar o material consigo. Desse modo, duzentas famílias ficaram desabrigadas[47].

Em 1948, com 180 km², Recife tinha 418.000 habitantes, numa média de 2.275 habitantes por quilômetro quadrado das residências existentes, apenas 30.000 era de alvenaria. Calculava-se em 60.000 o número de mocambos a partir de 1946 e o índice de construções diminuira. De 1945 a 1946, a média fora de cem construções e caíra de 220 para 124. O vereador Artur Coutinho denunciava, em 1948, a construção relâmpago de mocambos que apareciam "... feitos do dia para a noite..." em diversos locais do Recife. Sugeria entendimentos com o prefeito para estabelecer medidas, a fim de evitar a construção de mocambos em propriedades particulares. Com mais de quatrocentos mil habitantes, metade morando em mocambos, Recife se apresentava como uma cidade pobre. O Governo Estadual prometia extinguir os mocambos que persistiam. As construções surgiram, muitas vezes, sem a devida licença da Prefeitura. Geralmente construído clandestinamente, inclusive à noite, novos mocambos iam se aglomerando ao lado da ponte do Capunga: "Os moradores da redondeza dizem que a mucambaria surge como cogumelo, sendo que muitos... servem para fins suspeitos. Cabe ao Serviço Social Contra o Mucambo abrir os olhos e deixar de tanta displicencia"[48].

Além da aglomeração de casebres nas ladeiras do Deodato, dos Coqueiros, do Céu, da Conceição e do Pascoal, ainda

[47] Ata da sexta sessão ordinária da CMR, em 22 dez. 1947 in Atas... 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 2; ata da dé cima nona reunião da primeira reunião ordinária da CMR, em 13 jan. 1948 in Atas... 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 5 e ata da vigésima oitava sessão da primeira reunião ordinária da CMR, em 23 jan. 1948, de 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 7.

[48] Recife, *A Luta*, 8 mar. 1948, p. 1 e a ata da vigésima oitava reunião da primeira sessão ordinária da *CMR*, em 19 mar. 1948. *Atas da*. ... 6 fev. a 29 mar. 1948, p. 3 e *Diário de Pernambuco*, 24 abr. 1948, p. 4. A liga social contra o mocambo foi criada em 1939, pelo Governo Estadual, no intuito de "... aterrar algumas áreas para construção e de relocar os moradores dos 'mocambos' para novas casas". A partir de 1945, referida liga além de "limpar" a cidade dos mocambos -, também se voltou à construção de casas para a população pobre - Cf. MOURA, Alexandrina Sobreira de. *Tema do Mangue: invasões urbana no Recife*. - Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1990, p. 75.

havia famílias operárias "... que se fixaram nos morros, enxotados da cidade pelos senhores Os moradores do bairro Formigão sentiam a falta de água e luz e de um aterro. Situado entre a Mustardinha e a Estrada dos Remédios possuía duas ruas principais, longas, um campo de futebol, tudo cercado de lama podre, necessitando de um grande aterro. Os mocambos e as casas de telhas, geralmente de terra batida, eram atingidos de um lado a outro pelas águas lamacentas. Chafariz só existia na Estrada dos Remédios, perto da estrada de Bongi. No formigão havia um terreno vazio de propriedade de Armando Burle. Era cobrado um foro dos que construíam suas pequenas moradias, "a preço de chão", como intitulava o pessoal do Ingar, geralmente no valor de dez cruzeiros mensais. Para construir uma casa a família, tinha de pagar Cr$ 350,00 a 450,00 (trezentos e cinqüenta a quatrocentos e cinqüenta cruzeiros), além do aluguel que, em média, variava entre Cr$ 100,00 a 200,00 (cem a duzentos cruzeiros). A perseguição sempre era movida pelos proprietários de terrenos contra os moradores de mocambos. Próximos à avenida Central, do Fernandinho, na ilha de Joana Bezerra, havia diversos casebres. No quadro do Adamo, sessenta famílias se viam ameaçadas de despejo e pagavam vinte e cinco, trinta e até cem cruzeiros mensais por aluguéis, às vezes menores do que um quarto. No Ouriboque havia casas de tábuas, alugadas a Cr$ 100,00 (cem cruzeiros). Diversos mocambos abertos de palha e com uma única dependência eram alugados a Cr$ 40,00 cruzeiros. Na ilha de Joana Bezerra, em pequenos mocambos moravam cinco famílias ou mais e pagava-se de Cr$ 70,00 a 80,00 (setenta a oitenta cruzeiros), por um quarto. O mocambo vendido chegava a Cr$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros).

Havia proprietários que não permitiam a elevação de mocambos em seus terrenos, com o objetivo de substituí-los por casas de aluguel, pois ali habitavam milhares de pessoas. No início do século, a maior parte da área era coberta de água salobra do mangue, exceto uma estreita faixa de terra próxima ao local onde seria erguida uma ponte, chamada istmo do Fernandinho ou ilha Joana Bezerra. O mangue foi sendo a pouco e pouco aterrado e novos casebres de palha ocuparam o espaço surgido. Depois, apareceram os donos de terrenos que proibiam novas construções. Os moradores foram pressionados a abando-

nar o terreno e muitos mocambos demolidos, o que significou considerável redução de moradores da Ilha. A cobrança às vezes demorava a fim de, com débito acumulado, só restasse aos moradores entregar o terreno para saldar o "aluguel do chão" e assim eram expulsos. Para Antônio José Inácio, o "Zé Inglês", morador próximo à linha do trem, "... isso aqui foi tudo feito pelos meus braços. São 102 por 82 metros de aterro o que eu venho fazendo desde 1911 (...). Cobrado o fôro, me recusei a pagar porque isso não pode ser dele. A mim não fez nada, mas levou meu vizinho, Manuel Antônio, para a Polícia, onde foi obrigado a pagar o foro de um terreno que pertence a Great Western. Agora ela paga 5,00 por mês, enquanto vive carregando terra nas costas para aterrar mais um pouco"[49].

O Morro da Conceição ou Alto do Santo possuía um privilégio se comparando a outros bairros operários. Dispunha de iluminação pública e era considerado ponto turístico, pois no Alto havia uma imagem de Nossa Senhora da Conceição. De lá se avistavam os Altos da Foice e da Esperança. As ladeiras eram escorregadias, sem luz e água, com mocambos cobertos de palha e capim e a água era comprada no córrego a Cr$ 0,20 ou 0,30 (vinte ou trinta centavos), a lata. O bairro não era atendido por transporte urbano e não havia escola pública nos três bairros.

Na Torre havia uma mistura de pessoas da classe média e do proletariado. Grande parte era composta por operários do cotonifício da Torre, pertencente ao industrial Batista da Silva. Nas ruas principais, onde passavam os ônibus e, de hora em hora, "um bonde escangalhado" havia boas casas, até sobrados modernos, geralmente de propriedade de ricos comerciantes. Atrás dessas ruas habitava a pobreza do bairro, os operários de fábrica e os que trabalhavam no centro da cidade. Os locais mais conhecidos eram os Sete Chic, o Suvaco do Ocaso, o Buraco Quente, o Bom Gosto, o Quitandinha, a Vila Santa Luzia, tudo ficava empoçado. A falta de água, nessa área, era geral. Até na Vila Santa Luzia, pertencente à fabrica, faltava água. Nas pequenas casas do cotonifício da Torre moravam de 2 a 3 famílias, com

[49] Recife, *A Luta*, 30 jul. 1948, p. 1; 9 jul. 1948, p. 4; 13 jul. 1949, p. 1 e 18 jul. 1948, p.18.

até 10 pessoas e as casas só possuíam dois quartos e uma sala. No cortiço Sovaco do Ocaso, quarto de único compartimento era alugado a oito, dez e até vinte cruzeiros por semana[50].

Antes da campanha criada pelo Estado Novo, que prometia acabar com os mocambos. O Cabanga e o Pina era ocupados, sobretudo, por casebres cobertos de palha. Aos poucos, os mocambos foram sendo destruídos, para surgimento de grandes residências. O Pina, então passou a ser valorizado por turistas, empurrando para mais longe os antigos moradores, que foram em direção dos Altos e Córregos de Casa Amarela e do Beberibe. Até 1944, o povo ainda persistia na tentativa de levantar novos mocambos no Pina, na grande área que estava sendo disputada com os bangalôs. Apesar disso, dezenas de mocambos iam sendo levantadas para depois serem postos a baixo pela *Liga Social contra o Mocambo.* O local tornou-se conhecido como "Vila Teimosa". No Pina ainda não havia calçamento em muitas ruas, inexistiam fossas e a lama dominava parte da área. Entre a avenida Encantada Moça e o rio do Caju havia um braço de maré com vinte metros de largura. Foi construída uma ponte pelo próprio povo com tábuas lascadas e soltas. Havia dois chafarizes públicos, localizados um no Encanta Moça e outro no Caju. No Alto do Pascoal eram cobrados cinco cruzeiros de chão por casa existente. Alugavam-se casas de uma só dependência no valor de Cr$ 100,00 (cem cruzeiros). Ali se situava o "corgo Zé Veado", nome de um dos moradores do lugar, considerado valentão. Na Campina do Barreto, no Fundão, os moradores se viam ameaçados de expulsão. Outro conjunto, na zona do mangue, denominava-se Pintangueira. Situava-se após a rua do Zoada, Nova Aurora, no Coque, à margem da avenida Central, próximo à ponte de Afogados.[51]

No bairro de Campo Grande, especialmente em locais onde havia mangues, os moradores eram controlados por alguns donos que "... cobram 'chão' das casas construídas sôbre os aterros, feitas com grande esfôrço pelos proprietários destes". Havia casas construídas em terrenos lamacentos, terras que antes não tinham donos. Cobrava-se Cr$ 10,00 mensais de cada morador.

[50] Recife, *Diário de Pernambuco,* 27 jul. 1948, p. 27 e A Luta, 27 jul. 1948, p. 2 e 7.
[51] Recife, *A Luta,* 1; ago. 1948, p.1 e 7 ago. 1948, p. 1.

E aos que não pagassem persistia a ameaça de derrubada. D. Eulália Nunes, residente há treze anos no mangue nunca havia pago qualquer taxa. Outra senhora, D. Severina Pereira, comprara a casa por Cr$ 4.000,00 (quatro mil cruzeiro) e ainda pagava a taxa de Cr$ 10,00 (dez cruzeiros), pelo chão ocupado. Se fosse exposta à venda, o morador teria de desembolsar Cr$ 50,00 (cinqüenta cruzeiros), ao dono do terreno. Quando o Cabanga Iate Clube iniciou a construção da sua sede, ainda permaneciam ao seu redor diversos mocambos, que não foram desapropriados. A área adquirida estava sendo aterrada, o que propiciaria o surgimento de "casa de bom aspecto", em razão das proximidades do centro. A esse respeito, *O Diário de Pernambuco* era taxativo: "Si a Prefeitura desapropriasse os mocambos, que rodeiam o Cabanga, isso não constituiria grande despesa e viria embelezar um trecho da cidade, tão estupidamente maltratado". Como sempre não se encarava a realidade social sugerindo ou indicando medidas que pudessem atender os pobres. Acusava-se, também, a prefeitura pelo descaso com o Cais de Santa Rita. Além dos mocambos, localizados entre as estradas do Cabo e de Boa Viagem, havia os situados na Ilha Joana Bezerra, no quadro do Adamo, Arruda de Jangada, Ilha do Leite e João de Barro. Às vezes, os mocambos se estabeleciam ao lado de edifícios públicos. Em 1949, a fim de concluir a reforma das paredes do mercado de Santo Amaro, quatro mocambos existentes ao fundo do terreno foram desapropriados, a Cr$ 2.000,00 (dois mil cruzeiros), cada um. Em 1950 existiam 45 áreas ocupadas por mocambos no Recife. Ao longo da avenida Cabanga os pequenos bangalôs construídos não se destinavam aos moradores de antigos mocambos.[52]

Entre a Água Fria e Casa Amarela havia uma grande área de terrenos pertencentes a dois proprietários. Nesses terrenos cerca de cinco mil mocambos rendiam, mensalmente, pelos respectivos aluguéis de chão, aos seus proprietários, uns trinta mil cruzeiros. Entre esses destacava-se a Professora Maria Luiza Chacon e o Capitão-de-Mar-e-Guerra José Pereira de Lucena, filho do

[52] Recife, *A Luta*, 8 ago. 1948, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 3 abr. 1949, p. 4; *Folha do Povo*, 24 abr. 1949, p. 1; Lei 563 de 25 de nov. 1949. CMR. Leis de 1 dez. 1947 a 2 dez. 1947 a dez 1949; *Diário de Pernambuco*, 1 nov. 1950, p. 4.

Barão de Lucena. Há oitenta anos a família da professora adquirira parte dos terrenos. No Alto do Deodato, no "Corgo" da Cotia, no Alto do Céu, no Alto do Coqueiro, no "corgo" da Padaria residiam pessoas há dezenas de anos. A taxa de chão era a Cr$ 15,00 (quinze cruzeiros) e, com os aumentos, chegou até Cr$ 35,00 (trinta e cinco cruzeiros). Só em Casa Amarela e Beberibe havia mais de 12.000 mocambos, que não eram apontados como o pior tipo de habitação. Abaixo deles estavam os "quartinhos". Em 1950 foram construídos 2,19 prédios e o número de mocambos deve ter sido maior, pois já ultrapassavam 50.000, conforme avaliação do Estado. Pequenas povoações estendiam-se pelo Brejo do Beberibe e daí para Nova Descoberta e Vasco da Gama. Na estrada do Aeroporto, em 1954, o Cais do Areal era taxado como a "latrina da cidade", onde "... ali vivem, em promiscuidade, homens, mulheres e crianças, cachorros vira-latas... os resíduos sociais da cidade: os marginais; os que nada têm de seu; os que vieram do interior vão ali refugiar-se". E acrescenta: "Os que falam do Recife, como terceira cidade do Brasil, e se deslumbram com a avenida Guararapes, não foram ao Cais do Areal que fica a dois passos do centro urbano.... Mas ninguém se lembra, nem mesmo os que se dão ao culto do Deus onipotente".[53]

No lado do Matadouro dos peixinhos, em 1955, o IAPC construíra cem casas, a Vila Comerciária de Peixinhos e os moradores se viam ameaçados de pagar o triplo do que fora estabelecido anteriormente. Havia nas proximidades, circundando a vila, diversos mocambos, na sua maioria construída há pouco tempo. A autorização para os moradores construírem no terreno do IAPC fora dado próprio Delegado do IAPC.[54]

O Recife continuava a receber "... o peso morto de todo o Nordeste desajustado. Por isso, a cidade inchou. E tornou-se superpovoada, a ponto de ser a 'terceira do Brasil' ". Contando mais de 700.000 habitantes, calculava-se em 400.000 o número de pessoas que ocupavam 80.000 mocambos e a cada dia novas casas iam surgindo. O cais do Areal, futura Brasília Teimosa,

[53] Recife, *Folha do Povo*, 2 maio 1951, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 29 maio 1951, p. 4; 21 jun. 1951, p. 4 e 15 jun. 1954, p. 4 e 11 fev. 1955, p. 4.

[54] Recife, *Folha do Povo*, 27 mar. 1955, p.1.

próximo ao centro, era repleto de mocambos e a água atingia até mais de um palmo dentro das casas quando a maré estava cheia. Continha cerca de 500 mocambos que se estendiam por sobre quase toda a faixa do cais, onde se mantinha um total de 2.000 pessoas. Nos alugados, o preço médio era de 700,00 (setecentos cruzeiros), dada a proximidade do centro, o que dispensava transporte. Casas com um só cômodo cobravam de Cr$ 250,00 a Cr$ 300,00 (duzentos e cinqüenta a trezentos cruzeiros). Havia dois chafarizes, sendo um gratuito, construído pela Prefeitura e outro particular, que cobrava cinqüenta centavos uma lata de água.[55]

Segundo o Congresso dos Municípios, realizado no Recife, em 1959, dos seus 750.000 habitantes, 400.000 moravam em mocambos e 200.000 não trabalhavam. Tudo isso formava "... a legião dos 'biscateiros'. A maré dá o marisco-pedra, garantindo assim o passadio. Os biscates e o jogo do bicho dão o resto". Enquanto isso, discutia-se na Associação Comercial se no Recife havia comunismo ou pobreza: "Parece que há mais pobreza, sendo que na pobreza pescam os comunistas, com uma facilidade muito maior. Porque apresentam o estado, ou seja o poder público, como o maior responsável. Recife, 100 mil mocambos e 50% de analfabetos". E assim calculava-se que duas de cada três casas, no Recife, eram mocambos, sem iluminação, sem água canalizada, sem instalação sanitária e com o título de "... Metrópole do Nordeste".[56]

Considerações finais

A miséria marcava o crescimento urbano do Recife. A medida que aumentava o índice de casebres em áreas consideradas "marginais", mais crescia a preocupação da sociedade civil no controle da ideologia alimentada, segundo o qual era impres-

[55] Recife, Diário de Pernambuco, 6 abr. 1957, p. 4; 14 abr. 1957, p. 4; 21 dez. 1957, p. 4 e Folha da Manhã, 23 ago. 1958, p. 1 e 4.

[56] Recife, Diário de Pernambuco, 6 dez. 1959, p. 4; 19 ago. 1960, p. 8. Pobreza do Recife. Atas das sessões extraordinárias da CMR, 14 set. 1960, p. 205 e ata da reunião solene em 17 set. 1960, em homenagem da CMR ao Presidente Juscelino Kubitschek, p. 3.

cindível afastar a pobreza dos espaços estratégicos disputados na cidade. Não se apontava o que realizar ou através de que meios o peso da miséria poderia ser extinto, o objetivo prioritário prendia-se à manutenção da estrutura ideológica e de seu material, ou seja, tanto as organizações que as criavam quando os recursos básicos de difusão dessa ideologia, com o intuito de salvaguardar o ideal de ordem e estética urbanas[57]. E isso reporta a uma reflexão de Benjamin acerca do problema: "Sujeira e miséria crescem como muros, obras de mãos invisíveis em torno deles... mas nunca é lícito a alguém firmar sua paz com a pobreza quando ela cai como uma sombra gigante sobre seu povo e sua casa".[58]

[57] PORTELLI, Hugues. Gramsci e o bloco histórico. Trad. de Angelina Peralva. Rio de janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 22.

[58] BENJAMIN, Walter. Rua de mão única. 2a. ed.. Trad. Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 22.